



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧: حماية البيئة

نهج شامل من أجل التخفيف من تأثيرات الطيران الدولي على المناخ

(ورقة مقدمة من لتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١؛ والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢)

الموجز التنفيذي

تشدد أوروبا على أهمية التخفيف من تأثير الطيران الدولي على المناخ وتؤيد تأييداً شديداً الجهود المتواصلة التي تبذلها الإيكاو لتناول هذه المسألة. وبالإضافة إلى ذلك تتأشد أوروبا جميع الدول والأقاليم اعتماد نهج شامل من أجل الأهداف الدولية لتخفيض ثاني أكسيد الكربون الناجم عن الطيران الدولي.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- الموافقة على وضع هدف عالمي طويل الأجل لتخفيض انبعاثات الطيران الدولي، الذي ستمت الموافقة عليه في دورة الجمعية العمومية لعام ٢٠١٦.
- ومواصلة إضفاء الأولوية على الأعمال الخاصة بقاعدة قياسية صارمة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات.
- وتشجيع الإيكاو، في إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران، على مواصلة تشجيع وتقديم الدعم من أجل تنفيذ التحسينات التشغيلية ذات المكاسب البيئية.
- ودعم دور الإيكاو المتواصل بشأن أنواع الوقود البديلة المستدامة حسبما ورد في الفقرة ٣-٤-٣.
- والموافقة على تطبيق تدابير عالمية قائمة على السوق بحلول عام ٢٠٢٠.
- واعتماد برنامج عمل وجدول زمني لإكمال إعداد التدابير العالمية القائمة على السوق، بما في ذلك مجموعة من المهام لتقديم العناصر الفنية الأساسية لاعتمادها في دورة الجمعية العمومية التاسعة والثلاثين.
- والعمل من أجل إعداد إطار تمكيني للتدابير القائمة على السوق التي تنفذها الدول أو مجموعات الدول، إلى حين بدأ إنفاذ التدابير العالمية القائمة على السوق.
- ودعم أعمال الإيكاو لفهم تأثير تغير المناخ على الطيران الدولي.
- والمضي في رسم خطط عمل الدول والإبلاغ السنوي عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من أجل تمكين الإيكاو من تتبع التقدم المحرز في إنجاز الأهداف المتفق عليها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي ج - حماية البيئة و تنمية النقل الجوي المستدامة.
الآثار المالية:	ستغطي معظم أنشطة الإيكاو المشار إليها في إطار الميزانية العادية للمنظمة.
المراجع:	قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٣٧-١٩ بيان موحد لسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة - تغيير المناخ.

^١ النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدنمارك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، آيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، لتوانيا، لكسمبرغ، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، المملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، آيسلندا، مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، جمهورية مقدونيا البوغسلافية السابقة، تركيا، أوكرانيا.

١ - مقدمة

١-١ يظل تأثير الطيران على المناخ يشكل مشكلة سياسية عمومية للدول كافة. ويبين التقييم الاخير لاتجاهات الانبعاثات الذي أجرته لجنة حماية البيئة التابعة للايكاو أنه من المنتظر أن تزداد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي بعامل يتراوح من ٤ إلى ٦ بحلول عام ٢٠٥٠ عن مستويات عام ٢٠١٠، حتى على افتراض تحقيق المزيد من التحسينات في مجال التكنولوجيا وعمليات الطيران. وبغية الحد من خطر حدوث تغير خطير في المناخ، يُقَر الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ أنه ينبغي، على الصعيد العالمي، تقليص انبعاثات غازات الدفيئة بنسبة ٥٠ في المائة في عام ٢٠٥٠ من مستويات عام ١٩٩٠ وذلك للتمكن من منع ارتفاع متوسط درجة الحرارة بأكثر من درجتين مؤبتيين (٢) فوق مستويات حقبة ما قبل الصناعة. ولذا يتعين التصدي للزيادة المتوقعة في انبعاثات الطيران الدولي إذا كان للطيران أن يسهم إسهاماً مناسباً في تحقيق أهداف تغير المناخ العالمية.

٢ - الأهداف

١-٢ يلزم تقليص الانبعاثات تقلصاً كبيراً حتى عام ٢٠٥٠ اذا كنا نرغب في تحقيق هدف التوصل إلى درجتين مؤبتيين (٢) من درجات الحرارة. ولذا يتعين على الايكاو كمسألة تحظى بالأولوية وضع هدف عالمي طويل الأجل لتخفيض انبعاثات الطيران الدولي يتم الاتفاق بشأنه في دورة الجمعية العمومية لعام ٢٠١٦. وبالإضافة إلى ذلك يتعين مواصلة تنفيذ الأعمال المتعلقة بتناول تأثيرات الطيران غير المتصلة بثاني أكسيد الكربون على المناخ، والتي تظل مصدراً للقلق الشديد في الأوساط العلمية. ويتعين على الايكاو مواصلة التعاون مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ فيما يتعلق بهذه التغييرات.

٣ - نهج شامل لإزاء عملية التخفيف

١-٣ ثمة اقرار عام أنه يتعين تطبيق قدر كبير من التدابير السياسية في إطار "نهج شامل" من أجل تناول تأثيرات الطيران على المناخ. ولقد بين ما نفذته الايكاو مؤخراً من أعمال انه بالإضافة إلى التحسينات التشغيلية وتلك التي طرأت على تكنولوجيا الطائرات، سيتعين توفير المزيد من التدابير من أجل تحقيق أهداف الايكاو الطموحة. وتبين أعمال لجنة حماية البيئة أن أنواع الوقود البديلة يمكن أن تسد بعض الثغرات في الأجل الطويل. وسيلزم أيضاً استخدام تدابير إضافية، مثل التدابير القائمة على السوق، من أجل تحقيق أهداف الايكاو لتخفيض الانبعاثات. ويرى قطاع الطيران ومنظمات المجتمع المدني نفس الرأي.

٢-٣ التخفيض عند المصدر

١-٢-٣ التخفيض عند المصدر سبيل رئيسي للتخفيف من انبعاثات الطيران. ولقد حقق قطاع الطيران إنجازات هامه في مجال تحسين فعالية الوقود، غير أنها ليست كافية لتعويض الزيادة المتواصلة في الانبعاثات نظراً للطلب المتزايد على السفر الجوي. وتضفي أوروبا أولوية كبيرة على استحداث تكنولوجيا جديدة لتخفيض انبعاثات الطيران كما يظهر من استثماراتها الكبيرة في برنامج أبحاث "السماء النظيفة". و تشارك أوروبا مشاركة تامة في أعمال لجنة حماية البيئة وتدعمها من أجل إعداد قاعدة قياسية قوية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات وترحب بالتقدم المحرز حتى اليوم في وقت قصير. وينبغي الإبقاء على هذا العمل في صدارة الأولويات.

٣-٣ التدابير التشغيلية

٣-٣-١ تتسم التحسينات التشغيلية الجارية بالأهمية لتحقيق أهداف الايكاو بشأن فعالية الوقود. وفي أوروبا ، ثمة برنامج كبير قيد التنفيذ من خلال برنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد (برنامج سيسار SESAR). والهدف الرئيسي لبرنامج سارس هو التحول نحو العمليات القائمة على الأداء. وهو يرمي إلى تمكن الطائرة من أن تطير في مسار أمثل مما سيسهم في تحقيق هدف أوروبي قدره تخفيض بنسبة ١٠ في المائة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لكل رحلة جوية بواسطة دعم تطبيق تكنولوجيات تتسم بفعالية أكبر من حيث فعالية الوقود و إجراءات إدارة الحركة الجوية.

٣-٣-٢ وتقوم الايكاو بتيسير التحسينات في التدابير التشغيلية من خلال حزمة التحسينات في منظومة الطيران. وتدعم أوروبا دعماً تاماً هذا العمل وتشارك مشاركة نشطة في تقييم الايكاو للمكاسب البيئية المحتملة. ولقد رفعت أوروبا بصورة منفصلة توصيات إلى الجمعية العمومية من أجل التمكن في الوقت المناسب من تنفيذ تحسينات حزمة التحسينات^٣ في منظومة الطيران ذات المكاسب البيئية. ويتعين على الايكاو مواصلة تشجيع وتوفير الإرشاد والتنفيذ للتحسينات التشغيلية الأخرى ذات المكاسب البيئية.

٣-٤ أنواع الوقود البديلة والمستدامة

٣-٤-١ ينبغي أن تُسهم أنواع الوقود البديلة الخاصة بالمحركات النفاثة ذات الانبعاثات التي لديها دورة حياة قصيرة في تخفيض صافي دورة حياة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران، غير أنه ليس بالإمكان حتى الآن معرفة مدى هذا الاسهام. وحالياً فإن أسعار أنواع الوقود البديلة مرتفعة ارتفاعاً كبيراً عن أسعار أنواع الوقود التقليدية الخاصة بالطائرات النفاثة وتوفر الكتلة البيولوجية المستدامة للطيران هو توفر محدود، ولذا فثمة جوانب انعدام يقين كبيرة فيما يتعلق بإمكانيات السوق في الأجل الطويل. وعلاوة على ذلك فإن نُظم التصديق ومعايير الاستدامة الحالية لم تتناول بعد جميع جوانب استدامة أنواع وقود الطيران البديلة. ويتعين النظر، على وجه الخصوص، في التأثيرات غير المباشرة مثل التغير المحتمل في استخدام الأراضي نتيجة إنتاج الكتلة البيولوجية والتأثير على أسواق الأغذية العالمية.

٣-٤-٢ ولقد تم تحديث الأبحاث بشأن أنواع الوقود البيولوجي للطيران في أوروبا ك مجال رئيسي لرؤية "سبيل الطيران لعام ٢٠٥٠" لأبحاث الطيران. ونجد ضمن المبادرات الأوروبية القائمة مشروع EC ITAKA ومبادرة "European Advanced Biofuels Flightpath 2020". وتهدف المبادرة الأخيرة إلى تحقيق إنتاج سنوي قدره ٢ مليون طن من الوقود البيولوجي المنتج والمستدام للطيران بحلول عام ٢٠٢٠، أي ما يعادل حوالي ١٪ من استهلاك الكيروسين المتوقع بالطيران الدولي العالمي في تلك السنة.

٣-٤-٣ ولدى الايكاو دور تقوم به فيما يتعلق بأنواع الوقود البديلة والمستدامة، لاسيما بواسطة جمع المعلومات وتشجيع تطبيق معايير استدامة سليمة وتيسير اتساق السياسات مع الآليات لضمان استدامة أنواع الوقود ولمراعاة المكاسب من حيث دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة، والمشاركة في المحافل الدولية بشأن أنواع الوقود البديلة.

٣-٥ التدابير القائمة على السوق

٣-٥-١ إن التدابير القائمة على السوق هي تدابير أساسية إذا كان للطيران المدني أن يخفف من انبعاثاته بطريقة فعالة من حيث التكلفة. ولا تعد التدابير المتوفرة الأخرى، حتى إن طبقت معاً، قادرة على تحقيق المستوى اللازم من تخفيض الانبعاثات في إطار زمني قصير وكاف وبطريقة فعالة من حيث التكلفة.

^٣ انظر A38-WP/79,TE/14 - أولويات برنامج العمل، و A38-WP/81,TE/16 - خطة الملاحة الجوية العالمية (GANP)

٣-٥-٢ ولقد أُحرز تقدم في هذا المجال، منذ إقرار الجمعية العمومية للايكاو في عام ٢٠٠١ أن التدابير القائمة على السوق هي من السبل الفعالة من حيث التكلفة للتخفيف من انبعاثات الطيران، واعتراف مجلس الايكاو (C-197) أن التدابير العالمية القائمة على السوق هي تدابير ممكنة التطبيق فنياً. ويُعد دعم اعتماد قطاع الطيران العالمي ومنظمات المجتمع المدني للتدابير القائمة على السوق على الصعيد العالمي تطورات جيدة للغاية أيضاً.

٣-٥-٣ ويتعين على الجمعية العمومية أن توافق على تطبيق تدابير عالمية قائمة على السوق من أجل تطبيقها بحلول عام ٢٠٢٠، ولذلك ينبغي لها اعتماد برنامج عمل وجدول زمني لإكمال إعداد تدابير عالمية قائمة على السوق في الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو. وينبغي أن يتضمن برنامج العمل هذا مجموعة من المهام لتوفير عناصر فنية رئيسية لكي تعتمد الجمعية العمومية للايكاو في دورتها التاسعة والثلاثين في عام ٢٠١٦، بما في ذلك السبل الرامية إلى مراعاة الظروف الخاصة والقدرات المعنية للدول، وبطريقة غير تمييزية بين مشغلي الطائرات والتخفيف لأدنى حد من مخاطر الإضرار بالأسواق.

٣-٥-٤ وأثناء الفترة التي سبقت تنفيذ التدابير العالمية القائمة على السوق، يمكن للتدابير الوطنية والإقليمية القائمة على السوق أن تحقق تخفيضات في الانبعاثات بطريقة فعالة من حيث التكلفة، وترى أوروبا أنه ثمة فائدة من إنشاء إطار تنفيذي للتدابير القائمة على السوق، حسبما طلبه قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩.

٤ - التكيف مع تغير المناخ

٤-١ تُشكل التأثيرات على تغير المناخ أيضاً مخاطر تشغيلية ومالية بشأن قطاع الطيران العالمي ذاته. وتدعم أوروبا دعماً تاماً الأعمال القائمة التي ينفذها فريق الايكاو المعني بالتأثيرات والعلوم من أجل التوصل إلى فهم أفضل لهذا الخطر وكيفية التصدي له ولتعميم المعلومات وفقاً لذلك.

٥ - خطط عمل الدول

٥-١ ويُعد تشجيع الدول بواسطة قرار الايكاو ٣٧-١٩ لتقديم خطط عمل إلى الايكاو تبيين سياساتها وإجراءاتها أمر جيد. ولقد قدمت ٣٦ دولة أوروبية خطط عملها، رغم أن ٩ دول منها فقط تعتبر فوق الحد الأدنى للقيام بذلك.

٥-٢ وينبغي تشجيع إنشاء شركات بين الدول من أجل إعداد خطط عمل، مثل تلك التي أنشأت بين بعض دول اللجنة الأوروبية للطيران المدني. وينبغي بذل جهود خاصة لحشد الدعم المالي والفني للبلدان النامية الراغبة في إعداد خطط عمل. وينبغي الإبقاء على أن تكون عملية تقديم الخطط عملية بسيطة وتمكين مجموعة كبيرة من الدول من وضع خطط عمل.

٥-٣ ويلزم إدخال تحسينات في الإبلاغ بواسطة الدول عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون واستهلاك الوقود، وذلك للتمكن من تحسين تتبع التقدم المُحرز من أجل تحقيق الأهداف العالمية، ومن الأفضل أن يتم ذلك بواسطة استخدام البيانات والمنهجيات المتوفرة بالفعل بما في ذلك تلك الجاري الإبلاغ عنها لكيانات أخرى مثل اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ. وفي هذه المرحلة ينبغي أن تظل مسألة الإبلاغ عن تأثير انخفاض الانبعاثات أمراً اختيارياً.

الخلاصة

٦-١ تتعهد أوروبا تعهداً تاماً بإحراز تقدم بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ في الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو. وتُشكل هذه المسألة تحدٍ استراتيجي رئيسي طويل الأجل يواجه قطاع الطيران، ويلزم وضع حلول لهذا التحدي. وأن التدابير التشغيلية والفنية، والأعمال الوطنية أو الإقليمية، في حد ذاتها، لن تكون كافية، إذ يلزم وضع نهج عالمي يضم تدابير قائمة على السوق. ويرى قطاع الطيران كذلك نفس الرأي ويتعين على الايكاو أن تتقلد دوراً رئيسياً في إعداد هذا النهج العالمي. وترغب أوروبا في الاتفاق على إجراء دولي مجدٍ في هذه الجمعية العمومية، وهي ستعمل مع شركائها الدوليين من أجل تحقيق ذلك.